

# ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

Volume 4 - Produtos perigosos

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS  
NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO  
INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS  
PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO  
LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN





# ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

## VOLUME 4 – PRODUTOS PERIGOSOS

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE  
TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE  
PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À  
HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN



# FICHA TÉCNICA

## **Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)**

**Diretor-geral em exercício:** Marcelo Vinaud Prado

**Diretor:** Davi Ferreira Gomes Barreto

**Diretor:** Weber Ciloni

**Diretor:** Murshed Menezes

**Diretor:** Alexandre Porto

## **Assessoria de Relações Internacionais (ASINT)**

**Chefe:** Noboru Ofugi

## **Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC)**

**Superintendente:** Rosimeire Lima de Freitas

## **Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)**

**Superintendente:** Priscilla Nunes de Oliveira

## **Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS)**

**Superintendente:** Mauricio Hideo Taminato Ameomo

## **Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART)**

**Superintendente:** Murshed Menezes Ali

**Gestor do TED:** Noboru Ofugi

**Fiscal do TED:** Marcos Antônio Lima das Neves

## **Grupo de Trabalho – ANTT**

### **I – Titulares**

Sandro Vieira da Rosa - ASINT

Eugênio José Saraiva Câmara Costa - SUROC

Tatiana Furtado Alvim de Amorim - SUFIS

Anna Paola Alleone Luksevicius - SUPAS

## **II - Suplentes**

André Dulce Gonçalves Maia - ASINT

Tiago Barbosa de Oliveira - SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi - SUFIS

Bruna Gabriele Borges Freire - SUPAS

### **Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)**

**Reitor:** Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

**Pró-Reitor de pesquisa:** Sebastião Roberto Soares, Dr.

**Diretor do Centro Tecnológico:** Edson Roberto De Pieri, Dr.

**Chefe do Departamento de Engenharia Civil:** Prof. Wellington Longuini Repette, Dr.

### **Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)**

**Coordenador geral:** Amir Mattar Valente

# APRESENTAÇÃO

Cabe à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), segundo a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que estabelece sua criação, representar o Brasil perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados em sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões, que envolvem países da América do Sul. As atas e os anexos resultantes destas, complementarmente ao *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)*, constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

A ANTT tem participado das reuniões da Comissão de Seguimento do ATIT (Comissão do Artigo 16), nas quais se discute as necessidades de alterações e/ou de complementações do *Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções*. Adicionalmente, a ANTT participa das Reuniões do Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transportes do Mercosul (SGT-5), com o tema “Harmonização dos procedimentos de fiscalização”, que foi criado visando ao avanço em temas importantes que tratam da uniformização de procedimentos.

Portanto, é indispensável que a agência conheça integralmente a legislação e os procedimentos adotados nos outros países participantes, para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Além disso, o conhecimento da legislação é necessário para que a ANTT possa identificar práticas operacionais, legislações e procedimentos adotados em outros países que restrinjam ou conflitem com regulamentos e acordos internacionais firmados pelo Brasil, conforme estabelecido pelo art. 32 da Lei nº 10.233/2001.

Por meio do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 002/2014 ANTT/UFSC, foram realizados o levantamento e a organização, em um banco de dados, das atas das reuniões anteriormente citadas, bem como resoluções, diretrizes e decisões dos grupos e das câmaras do Mercado Comum do Sul (Mercosul); acordos internacionais; leis, decretos-lei e decretos do Poder Executivo da Presidência da República; portarias do Ministério dos Transportes; resoluções e portarias da ANTT; resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran); resoluções do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); além de instruções normativas de diversos órgãos com competência para regular aspectos pertinentes aos serviços de transporte rodoviário.

Além disso, o TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, denominado "Levantamento, análise e comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil", resultou na proposição de subsídios para propostas de alteração de acordos bilaterais e multilaterais, do ATIT e para a elaboração dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*. No âmbito do referido TED, foram analisadas e comparadas as normativas da Argentina, da Bolívia, do Chile, do Paraguai, do Peru, do Uruguai, da Venezuela, da Guiana e da Guiana Francesa.

Além do ATIT, outro marco regulatório de transporte terrestre internacional entre os países da América do Sul foi firmado no âmbito da Comunidade Andina (CAN), que possui como

membros a Bolívia, a Colômbia, o Equador e o Peru. Esse marco é composto pela Decisão nº 398, de 17 de janeiro de 1997, que trata sobre o transporte internacional de passageiros por rodovia, e a Decisão nº 399, de 17 de janeiro de 1997 (substituída pela Decisão nº 837, de 29 de abril de 2019), que trata sobre o transporte internacional de cargas por rodovias.

Assim, o presente estudo, elaborado em continuidade à etapa realizada no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, tem como objetivo complementar as ações que já vêm sendo executadas pela agência, por meio da reunião dos instrumentos normativos da Colômbia, do Equador e do Suriname, além da realização das análises necessárias para a comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os acordos bilaterais e com o ATIT. Ressalta-se que, dos membros da CAN, apenas a Colômbia e o Equador não possuem acordo de transporte com o Brasil. O Suriname, por sua vez, não é membro da CAN e tampouco possui, atualmente, acordo de transporte vigente com o Brasil.

Nesse contexto, também compõe as atividades deste projeto o levantamento dos instrumentos normativos vigentes no âmbito da CAN e sua comparação com o ATIT, visando subsidiar a ANTT na proposição de harmonização entre as normas do acordo e da CAN relacionadas ao transporte terrestre.

O resultado deste trabalho subsidiará as propostas da ANTT para a alteração de acordos bilaterais, do ATIT e do *Protocolo sobre Infrações e Sanções*, a proposição de novos acordos de transporte com os países não signatários do ATIT e a revisão dos *Manuais de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros*, podendo, assim, reduzir os conflitos de cunho operacional e diplomático, atender às reivindicações do setor privado e promover uma efetiva integração entre os países, além de garantir maior celeridade e confiabilidade aos processos fiscalizatórios.



---

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Opções de harmonização do tema “Base regulamentar e classificação de produtos perigosos” .....	17
Figura 2 – Opções de harmonização do tema “Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos” .....	21
Figura 3 – Opções de harmonização do tema “Documentação exigida no transporte de produtos perigosos” .....	30

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Versão do <i>Livro Laranja</i> utilizada como base regulamentar no transporte de produtos perigosos.....	16
Tabela 2 – Presença de regulamentação quanto aos “Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos” .....	18
Tabela 3 – Exigência de treinamento para o transporte de produtos perigosos .....	22
Tabela 4 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de produtos perigosos.....	28



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abiquim	Associação Brasileira da Indústria Química
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Art.	Artigo
ASINT	Assessoria de Relações Internacionais
ATIT	<i>Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre</i>
CAN	Comunidade Andina
CIPP	<i>Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos</i>
CIV	<i>Certificado de Inspeção Veicular</i>
CMC	Conselho do Mercado Comum
CNSP	Conselho Nacional de Seguros Privados
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CPP	Comissão sobre Transporte de Produtos Perigosos
EPI	Equipamento de Proteção Individual
FISPQ	<i>Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos</i>
INEN	Instituto Ecuatoriano de Normalización
Inmetro	Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
Mercosul	Mercado Comum do Sul
MIInfra	Ministério da Infraestrutura
NBR	Norma Brasileira
NTE	Nota Técnica Equatoriana
ONU	Organização das Nações Unidas
OWT&C	Ministerie van Openbare Werken Transport en Communicatie
SGT-5	Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte
SUFIS	Superintendência de Fiscalização

---

SUPAS	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros
SUROC	Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados
TED	Termo de Execução Descentralizada
EU	União Europeia
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

---

# SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>Introdução .....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>Propostas de harmonizações .....</b>	<b>15</b>
2.1	Base regulamentar e classificação de produtos perigosos .....	15
2.2	Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos .....	17
2.3	Qualificação do pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos.....	22
2.4	Documentação exigida no transporte de produtos perigosos .....	27
<b>3</b>	<b>Considerações finais .....</b>	<b>33</b>
	<b>Referências .....</b>	<b>35</b>



# 1 Introdução

No que tange às relações internacionais, o Brasil é membro de diversos organismos de integração regional, entre os quais se destaca o Mercosul e a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). Além disso, o Brasil tem firmado acordos bilaterais com diversos países da América do Sul, entre eles a Guiana e a Venezuela, bem como a Guiana Francesa (Departamento Ultramarino da França), com vistas ao desenvolvimento da regulação do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e o estabelecimento dos princípios fundamentais de reciprocidade.

Desse modo, o presente estudo busca, em suma, o levantamento, a análise e a comparação das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros da Colômbia, do Equador e do Suriname com o Brasil, bem como a harmonização das normas do *Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre* (ATIT) com as decisões de transporte da CAN.

No dia 5 de maio de 2020 foi encaminhada, em meio digital, a via do *Relatório Comparativo RP 3 – Equador*, encerrando, assim, a Fase 1 e a Fase 2 do *Plano de Trabalho* do Termo de Cooperação nº 001/2019.

A conclusão das fases 1 e 2 resultou em três relatórios comparativos, a saber:

- » *RP 1 – Suriname* (ANTT, 2020a<sup>1</sup>)
- » *RP 2 – Colômbia* (ANTT, 2020b)
- » *RP 3 – Equador* (ANTT, 2020c).

Os relatórios supracitados apresentaram os resultados do levantamento, da análise e da comparação das normativas dos países que compuseram o objeto de exame da presente pesquisa, assim como sua comparação com as normas brasileiras afetas ao tema do transporte internacional terrestre.

Com a conclusão das fases anteriores, iniciou-se a Fase 3 do *Plano de Trabalho*: “prover subsídios para as propostas de harmonização”. O objetivo dessa fase é complementar a harmonização dos temas selecionados no TED n 02/2016, levando em consideração a análise das normativas da Colômbia, do Equador, do Suriname.

O presente volume cuidará da proposta de harmonização para o tema “Produtos perigosos” e seus subtemas. Cada subtema está segmentado nos seguintes tópicos: “Situação atual”, “Proposta de harmonização” e “Impacto”.

A divisão realizada objetiva assegurar o entendimento das particularidades que envolvem o tema e das divergências que foram encontradas durante o estudo das legislações. Além disso, sugere soluções pragmáticas para a harmonização e provê uma análise sobre os impactos jurídicos/normativos das alterações propostas.

---

<sup>1</sup> Os relatórios RP1, RP2 e RP3 não foram publicados no *site* da ANTT até o momento de conclusão deste relatório.





## 2 Propostas de harmonizações

Com o objetivo de padronizar as práticas aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas entre os países da América do Sul e prover subsídios para a execução de alterações no ATIT ou em acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo Brasil, foram elaboradas propostas de harmonização para os seguintes subtemas, selecionados conforme metodologia apresentada no volume 1:

- » Base regulamentar e classificação dos produtos perigosos
- » Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos
- » Qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos
- » Documentação exigida no transporte de produtos perigosos.

### 2.1 BASE REGULAMENTAR E CLASSIFICAÇÃO DE PRODUTOS PERIGOSOS

Tendo em vista a necessidade permanente de atualização do arcabouço legal que disciplina o segmento de transporte de produtos perigosos e de sua adequação às normas e aos padrões internacionais, é importante instituir um processo contínuo de revisão da legislação vigente em sincronia com a edição de novas recomendações da Organização das Nações Unidas (ONU).

#### 2.1.1 Situação atual

A base regulamentar e a classificação dos produtos não são previstas no ATIT. Embora a maioria dos países utilize o *Livro Laranja* da ONU, identificou-se que cada país utiliza uma versão diferente, o que pode resultar em problemas na operação do transporte de produtos perigosos.

A Tabela 1 apresenta a versão do livro utilizada como base de regulamentação em cada país ou organização analisada.

PAÍS/BLOCO	VERSÃO DA BASE REGULAMENTAR DA ONU
ATIT	-
MERCOSUL	ST/SG/AC <sup>2</sup> . 10/1/Rev.17
UNIÃO EUROPEIA (UE)	ST/SG/AC.10/1/Rev.19
CAN	-
BRASIL	ST/SG/AC. 10/1/Rev.5 e Amendment 1
ARGENTINA	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7
BOLÍVIA	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.
CHILE	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.

<sup>2</sup> ST/SG/AC é o código padrão utilizado nos documentos publicados pela Secretaria das Nações Unidas.

PAÍS/BLOCO	VERSÃO DA BASE REGULAMENTAR DA ONU
COLÔMBIA	ST/SG/AC.10/1/Rev.21 <sup>3</sup>
EQUADOR	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada. <sup>4</sup>
GUIANA	Informação não encontrada.
GUIANA FRANCESA	ST/SG/AC.10/1/Rev.20
PARAGUAI	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7
PERU	ST/SG/AC. 10/1/Rev.2
SURINAME	-
URUGUAI	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7
VENEZUELA	Utiliza a classificação do <i>Livro Laranja</i> da ONU. A versão não foi encontrada.

**Tabela 1 – Versão do *Livro Laranja* utilizada como base regulamentar no transporte de produtos perigosos**

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

O Suriname, onde o Ministerie van Openbare Werken Transport en Communicatie (OWT&C) é o responsável pelas atividades de transporte, é o único país onde a base regulamentar da ONU para produtos perigosos não é abordada em suas normativas. Ademais, não foi citado nenhum problema nas visitas técnicas realizadas aos países no âmbito do TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, com relação especificamente à base regulamentar e à classificação dos produtos perigosos. No entanto, houve menção, de forma geral, quanto à falta de regulamentação do transporte de produtos perigosos na esfera do ATIT. Essa deficiência faz com que haja dificuldades operacionais, justificando a necessidade de padronização de tais normas. Ressalta-se, no entanto, que as entrevistas técnicas com especialistas do Suriname, da Colômbia e do Equador não foram realizadas por motivos relacionados a dificuldades de contato com os órgãos responsáveis em tais países e à pandemia de coronavírus em 2020.

## 2.1.2 Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização, sugere-se a adoção do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* (MERCOSUL, 2019a) e de suas futuras atualizações como paradigma. Esse acordo, todavia, apesar de ter sido aprovado em 4 de dezembro de 2019 pelo Conselho do Mercado Comum (CMC), ainda não foi incorporado ao regimento interno dos países que compõem o Mercosul e, portanto, não se encontrava em vigência até a data da publicação deste relatório.

Considerando que o *Livro Laranja* da ONU é atualizado bianualmente, recomenda-se que tais alterações sejam acompanhadas e incorporadas ao ATIT. Ademais, as atualizações também são citadas pelo Mercosul, de forma que foi estabelecido na LIII Reunião Ordinária do

<sup>3</sup> A Colômbia, através do Decreto nº 1.609/2002, estabelece que a lista de mercadorias perigosas utilizada deve ser aquela publicada no *Livro Laranja* da ONU, em sua versão mais recente, não citando uma versão específica. Dessa forma, a versão mais recente encontrada foi a ST/SG/AC.10/1/Rev.21 (COLOMBIA, 2002).

<sup>4</sup> Apesar de não citar uma versão específica do *Livro Laranja* da ONU, a Nota Técnica Equatoriana (NTE) nº 2.266/2013 do Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) determina a utilização de sua versão mais recente em diversos casos (INEN, 2013).

SGT nº 5 “Transporte do Mercosul” (do espanhol – *LIII Reunión Ordinaria del SGT nº 5 “Transporte del Mercosur”*, tradução nossa), de 30 e 31 de maio de 2018, a necessidade de incluir, no próximo Plano Bianual de Atividades, uma análise das últimas revisões da regulamentação modelo da ONU e seu impacto sobre o acordo atualizado (MERCOSUR, 2018).

### 2.1.3 Impacto

Conforme o fluxograma da Figura 1, propõem-se duas opções para a harmonização do tema “Produtos perigosos”: a adoção, na íntegra, do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* (MERCOSUL, 2019a) ou a elaboração de acordos bilaterais específicos.



Figura 1 – Opções de harmonização do tema “Base regulamentar e classificação de produtos perigosos”  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Considerando a adoção integral do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* como paradigma de harmonização, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto os temas de base regulamentar e classificação de produtos perigosos, qualificação do pessoal envolvido, requisitos dos veículos e documentação exigida para o transporte, como as respectivas infrações, que deverão ser refletidas mediante alteração do *Segundo Protocolo de Infrações e Sanções*.

Outra possibilidade de harmonização é a elaboração de acordos bilaterais específicos que levem em consideração as especificidades do transporte internacional de cada país, por exemplo, as classes de produtos perigosos efetivamente transportados bilateralmente.

## 2.2 REQUISITOS DOS VEÍCULOS NO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

A importância dos requisitos dos veículos e da inspeção veicular para a segurança no transporte é evidente. Essa importância acentua-se no caso do transporte de produtos perigosos, uma vez que essa atividade de transporte pode resultar em graves acidentes envolvendo riscos para a saúde humana, para a segurança pública e para o meio ambiente.

## 2.2.1 Situação atual

O ATIT não prevê os requisitos dos veículos de transporte de produtos perigosos. As regulamentações nacionais são destoantes em relação aos itens mínimos de segurança e de vistoria técnica dos veículos. Alguns países analisados são pouco específicos quando regulam o tema.

A Tabela 2 apresenta a situação quanto à existência de regulamentação dos requisitos necessários aos veículos utilizados no transporte de produtos perigosos na legislação de cada país ou organização analisada.

PAÍS/BLOCO	EXISTÊNCIA DE REGULAMENTAÇÃO
<b>ATIT</b>	
<b>MERCOSUL</b>	X
<b>UE</b>	X
<b>CAN</b>	
<b>BRASIL</b>	X
<b>ARGENTINA</b>	X
<b>BOLÍVIA</b>	
<b>CHILE</b>	X
<b>COLÔMBIA</b>	X
<b>EQUADOR</b>	X
<b>GUIANA</b>	
<b>GUIANA FRANCESA</b>	X
<b>PARAGUAI</b>	X
<b>PERU</b>	X
<b>SURINAME</b>	
<b>URUGUAI</b>	X
<b>VENEZUELA</b>	

**Tabela 2 – Presença de regulamentação quanto aos “Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos”**

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Embora não tenham sido relatados, durante as visitas técnicas concernentes ao TED nº 002/2016 ANTT/UFSC, problemas relacionados especificamente aos requisitos dos veículos para o transporte de produtos perigosos, houve menção, de forma geral, à questão da falta de regulamentação do transporte de produtos perigosos no âmbito do ATIT. Essa deficiência faz com que haja dificuldades operacionais, já que são aplicadas as leis nacionais dos países, justificando a necessidade de padronização de tais normas e de fixação de prazos para adequação das frotas. Ademais, devido a dificuldades de agendamento e à pandemia de coronavírus em 2020, ainda não foram realizadas as visitas técnicas no Suriname, na Colômbia e no Equador.

## 2.2.2 Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização para o tema, pode-se adotar como base o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* (MERCOSUL, 2019a) vigente no Mercosul, que dispõe:

Dos Veículos e dos Equipamentos

Artigo 3º- O transporte de produtos perigosos só pode ser realizado por veículos e equipamentos de transporte cujas características técnicas e operacionais, estado de conservação, limpeza e descontaminação, garantam condições de segurança compatíveis com os riscos correspondentes aos produtos transportados.

Artigo 4º- Os veículos e equipamentos destinados ao transporte de produtos perigosos embalados ou a granel deverão ser inspecionados periodicamente pela Autoridade Competente, ou por organismos autorizados por tal Autoridade.

1º. Os veículos destinados ao transporte de carga embalada ou a granel de produtos perigosos deverão dispor de um Certificado de Inspeção Técnica Veicular válido, atestando o cumprimento das disposições gerais sobre segurança no trânsito, emitido conforme a normativa vigente no MERCOSUL.

2º. Os veículos e equipamentos destinados ao transporte rodoviário de produtos perigosos a granel deverão dispor de um Certificado de Habilitação específico, emitido pela Autoridade Competente de cada Estado Parte ou por entidade acreditada por tal Autoridade.

3º. Em caso de acidente, avaria ou modificação estrutural, os veículos e equipamentos de transporte referidos no presente Artigo, antes de retomar as operações de transporte, deverão ser inspecionados e ensaiados pela Autoridade Competente ou por organismos acreditados por tal Autoridade.

Artigo 5º- Durante as operações de carga, transporte, descarga, transbordo, limpeza e descontaminação os veículos e equipamentos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar os rótulos de risco e painéis de segurança correspondentes ao produto perigoso e seu risco, conforme estabelecido no Capítulo 5.3 da Parte 5 do Anexo II do presente Acordo, assim como a Ficha de Emergência descrita no Capítulo 5.4 da Parte 5 do mencionado Anexo.

1º. A sinalização mencionada e a Ficha de Emergência deverão ser retiradas depois da descarga toda vez que os veículos e equipamentos de transporte tenham sido descontaminados e não apresentem resíduos dos produtos perigosos transportados.

2º. Nos casos de veículos e equipamentos de transporte não descontaminados ou que apresentem resíduos de produtos transportados, a sinalização deve ser retirada somente depois de realizadas as operações de limpeza e descontaminação.

3º. Não poderá ser realizado o transporte de produtos perigosos quando houver resíduos dos produtos perigosos aderidos no exterior de um volume, equipamento ou veículo.

Artigo 6º- Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar conjunto de equipamentos para situações de emergência, adequado ao tipo de produto transportado, segundo norma reconhecida internacionalmente, ou segundo as recomendações do fabricante do produto.

Artigo 7º- Os veículos utilizados no transporte de produtos perigosos deverão portar conjunto de Equipamentos de Proteção Individual - EPIs, para situações de emergência, adequado ao tipo de produto perigoso transportado, para uso do condutor e do restante da tripulação, conforme indicado na Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos - FISPQ, reconhecida por qualquer dos Estados Partes.

Artigo 8º- Em nenhum caso uma unidade de transporte carregada com produtos perigosos poderá circular com mais de um reboque ou semirreboque (MERCOSUL, 2019a, p. I.1-I.2).

Assim, os veículos devem preencher os requisitos expostos no capítulo 5.3 da parte 5 do anexo II do acordo quanto às prescrições particulares para cada classe de produtos perigosos; possuir os rótulos de risco ou painéis de segurança; portar a *Ficha de Emergência*; e estar providos de equipamento para situação de emergência ou de Equipamento de Proteção Individual (EPI), conforme indicado na *Ficha de Informação de Segurança para Produtos Químicos* (FISPQ).

A harmonização deve conter diretrizes gerais para a padronização da inspeção de transporte de produtos perigosos, para a qual se recomenda como paradigma a utilização do texto contido na Resolução ANTT nº 5.848/2019:

Art. 11. Os veículos e equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser certificados e/ou inspecionados, conforme detalhamento a seguir:

I - os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser certificados por Organismos de Certificação de Produtos - OCP acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado para o Transporte de Produtos Perigosos - CTPP; e

II - os veículos e os equipamentos de transporte de produtos perigosos a granel devem ser inspecionados por Organismos de Inspeção Acreditados - OIA acreditados pelo Inmetro para a emissão do Certificado de Inspeção Veicular - CIV e do Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos - CIPP, respectivamente.

§1º Os equipamentos de transporte devem portar todos os dispositivos de identificação (placa do fabricante do equipamento, Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, placas de identificação e de inspeção) exigidos, dentro da validade e de acordo com o estabelecido nos regulamentos técnicos do Inmetro.

§2º Os certificados referidos no caput devem ser emitidos com base nas regulamentações específicas do Inmetro (ANTT, 2019b, p. 86).

Complementa-se a padronização dos procedimentos de vistoria dos veículos adotando-se como base a Portaria do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) nº 457, de 22 de dezembro de 2008 (INMETRO, 2008), e a Portaria Inmetro nº 91, de 31 de março de 2009 (INMETRO, 2009).

Quanto ao organismo responsável por atestar a adequação dos veículos e dos equipamentos ao transporte de produtos perigosos a granel, este pode ser de qualquer país que faça parte do acordo, desde que utilize os procedimentos padrão de vistoria dos veículos e receba autorização do organismo competente de cada país.

O *Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos* (CIPP) deve ser um documento de porte obrigatório durante a operação. Propõe-se um documento padronizado e bilíngue, contendo todas as informações necessárias, como dados do proprietário do veículo, informações sobre o veículo, local da inspeção, data e validade. O veículo de transporte a granel também deve ter uma placa de identificação e de inspeção. Nesse sentido, vale ressaltar a Reunião Bilateral Brasil e Argentina dos Organismos Competentes de Aplicação do ATIT, em 21 e 22 de março de 2019 (Foz do Iguaçu), em que a delegação argentina informou que enviaria uma lista atualizada dos organismos que estão aptos a certificar a conformidade dos veículos habilitados a transportar produtos a granel, após exposição por parte da delegação brasileira da necessidade de tal atualização (ANTT, 2019a).

### 2.2.3 Impacto

Conforme apresenta o fluxograma da Figura 2, sugerem-se duas opções para harmonização do tema “Produtos perigosos”: (i) a incorporação, na íntegra, do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* antes referido; ou (ii) a elaboração de acordos bilaterais específicos.



Figura 2 – Opções de harmonização do tema “Requisitos dos veículos no transporte de produtos perigosos”  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Considerando a incorporação, na íntegra, do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos*, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto o tema de “Requisitos dos veículos” quanto os temas de “Base regulamentar e classificação”; “Qualificação do pessoal envolvido na operação”; “Documentação exigida”; e “Estipulação das infrações e sanções respectivas” ou alteração do *Segundo Protocolo de Infrações e Sanções* para inclusão das infrações referentes ao transporte de produtos perigosos.

Outra possibilidade de harmonização consiste na elaboração de acordos bilaterais específicos. Esses acordos devem levar em consideração as especificidades do transporte internacional de cada país, como as classes de produtos perigosos transportados bilateralmente. Destaca-se, ainda, a importância da atualização constante desses acordos, a ser feita de forma dinâmica, concomitantemente ao surgimento de novas tecnologias e à importância que o tema possui em termos de segurança.

## 2.3 QUALIFICAÇÃO DO PESSOAL ENVOLVIDO NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

### 2.3.1 Situação atual

O ATIT não prevê curso de qualificação para o pessoal envolvido na operação de transporte de produtos perigosos. A Tabela 3 demonstra quais países, entre os estudados, exigem treinamento especializado para a tripulação no transporte de produtos perigosos.

PAÍS/BLOCO	EXIGÊNCIA DE TREINAMENTO
<b>ATIT</b>	
<b>MERCOSUL</b>	X
<b>UE</b>	X
<b>CAN</b>	
<b>BRASIL</b>	X
<b>ARGENTINA</b>	X
<b>BOLÍVIA</b>	
<b>CHILE</b>	X
<b>COLÔMBIA</b>	X
<b>EQUADOR</b>	X
<b>GUIANA</b>	
<b>GUIANA FRANCESA</b>	X
<b>PARAGUAI</b>	X
<b>PERU</b>	X
<b>SURINAME</b>	
<b>URUGUAI</b>	X
<b>VENEZUELA</b>	X

**Tabela 3 – Exigência de treinamento para o transporte de produtos perigosos**

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Apenas a Bolívia, a Guiana e o Suriname não apresentam exigência de capacitação na legislação. Dos países que exigem capacitação, há divergências quanto ao conteúdo e à carga horária dos cursos, principalmente daqueles que não fazem parte do Mercosul.



### 2.3.2 Proposta de harmonização

Como proposta de harmonização para o tema, seria possível adotar como base o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* (MERCOSUL, 2019a) vigente no Mercosul. Especificamente em relação à “Qualificação do pessoal envolvido no transporte de produtos perigosos”, dispõe o anexo I, seção I, subseção V:

Do Pessoal Envolvido na Operação de Transporte

Artigo 22º- O transportador, antes de mobilizar o veículo, deve assegurar-se de que este esteja em condições adequadas ao transporte para o qual é destinado, conforme regulamentação das autoridades competentes, e com especial atenção para o tanque, carroceria e demais dispositivos que possam afetar a segurança da carga transportada.

Artigo 23º - O condutor de veículo utilizado no transporte de produtos perigosos, além das qualificações e habilitações previstas nas respectivas legislações de trânsito de cada Estado Parte, ou em Acordo comum, deverá ter sido aprovado em curso de capacitação específico para o transporte rodoviário de produtos perigosos, assim como nos cursos de atualização periódicos, conforme programa estabelecido neste Acordo.

Parágrafo único. O expedidor, além de exigir que o condutor porte documento comprobatório referente ao curso mencionado, deve orientá-lo quanto aos riscos correspondentes aos produtos embarcados e aos cuidados a serem observados durante o transporte.

Artigo 24º- O condutor, durante a viagem, é o responsável pela guarda, conservação e bom uso dos equipamentos e acessórios do veículo, inclusive os exigidos em função da natureza específica dos produtos transportados.

Parágrafo único. O condutor deve examinar regularmente em um lugar adequado as condições gerais do veículo, verificando, inclusive, a existência de vazamento, o grau de aquecimento, o estado de uso dos pneus e as demais condições do conjunto transportador.

Artigo 25º- O condutor deve interromper a viagem em lugar seguro e entrar em contato, pelo meio mais rápido possível, com o transportador e com as autoridades ou entidades cujos telefones constem na documentação de transporte, quando ocorrerem alterações nas condições de partida capazes de colocar em risco a segurança das pessoas, bens ou meio ambiente.

Artigo 26º- As operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos perigosos devem ser realizadas atendendo às normas e instruções de segurança e saúde do trabalho, estabelecidas pelas Autoridades Competentes de cada Estado Parte.

Artigo 27º - O condutor do veículo e o resto da tripulação deverão utilizar os equipamentos de proteção individual que tenham sido prescritos para cada uma das diferentes etapas da operação de transporte, conforme indicado na normativa de cada Estado Parte, incluindo a circulação do veículo e a manipulação da carga.

Artigo 28º- O pessoal que participar das operações de carregamento, descarregamento ou transbordo de produtos perigosos a granel deve receber treinamento específico (MERCOSUL, 2019a, p. I.5).

Quanto ao conteúdo e à carga horária do curso de capacitação, o apêndice II do anexo I do acordo (MERCOSUL, 2019a) aborda o programa de capacitação de profissionais encarregados pelo transporte rodoviário de produtos perigosos.

#### PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO DE PROFISSIONAIS ENCARREGADOS PELO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS

##### 1 – Das Disposições Preliminares

1.1 Os condutores de veículos utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos devem possuir um certificado de capacitação emitido pela Autoridade Competente de qualquer um dos Estados Partes, ou por entidade por ela designada, atestando que recebeu formação adequada sobre as exigências especiais necessárias para o desempenho de sua atividade.

1.2 Em intervalos de 5 (cinco) anos, o condutor deverá receber capacitação complementar que o proporcione formação atualizada sobre o transporte de produtos perigosos.

1.3 Fica isento de possuir o certificado de capacitação o condutor que transporte produtos perigosos em quantidades limitadas, nos termos do Anexo II do Acordo.

##### 2 – Dos Objetivos

2.1 O curso de capacitação terá como objetivo dar ao condutor condições para:

- transportar produtos perigosos com segurança, de maneira a preservar sua integridade física e de terceiros, evitar danos a carga e ao veículo, além de contribuir com a proteção ao meio ambiente; e
- conhecer os procedimentos de segurança preventivos e os aplicáveis em caso de emergência.

##### 3- Requisitos para os condutores

3.1 Para receber a capacitação, o condutor deve ter habilitação vigente expedida pela autoridade competente para a condução de veículos de transporte de cargas, de acordo com as categorias de habilitações estabelecidas nas normativas internas de cada Estado Parte.

3.2 O condutor não deverá estar com o direito de conduzir veículos suspenso.

##### 1 Do programa básico do curso

O programa mínimo de formação deverá ter uma carga horária mínima de 35 (trinta e cinco) horas efetivas, as quais poderão ser realizadas na modalidade presencial ou virtual, ou por uma combinação delas. Compreenderá os seguintes assuntos:

##### 3.1 Direção defensiva

- Como evitar colisões
- Como ultrapassar e ser ultrapassado

##### 3.2 Prevenção de incêndio

##### 3.3 Elementos básicos sobre a legislação

- Produtos perigosos, conceitos

- Análise e interpretação da legislação e normas
- Acondicionamento e compatibilidade
- Responsabilidade do condutor
- Documentação exigida
- Infrações e penalidades
- Outros aspectos da legislação.

#### 3.4 Transporte e Manipulação de Produtos Perigosos

- Classificação dos Produtos Perigosos, conceitos e simbologia
- Explosivos (Classe 1)
- Gases (Classe 2)
- Líquidos Inflamáveis (Classe 3) e produtos transportados em temperaturas elevadas
- Produtos da Classe 4
- Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos (Classe 5)
- Substâncias Tóxicas e Substâncias Infectantes (Classe 6)
- Material Radioativo (Classe 7)
- Corrosivos (Classe 8)
- Produtos perigosos diversos (Classe 9).
- Comportamento em caso de emergências: medidas de proteção, de alerta e de socorro a serem realizadas pelo condutor.

#### 4 - Da Habilitação

4.1 O condutor que desejar obter o certificado de capacitação demonstrará seus conhecimentos em prova escrita consistente em 20 (vinte) perguntas de múltipla escolha, no mínimo.

4.2 Será fornecido documento que comprove a capacitação aos condutores que alcançarem um mínimo de aprovação de 70% (setenta por cento) no curso, conforme critérios estabelecidos pela autoridade competente de cada Estado Parte.

4.3 As provas avaliativas serão realizadas somente na modalidade presencial.

#### 5 - Da capacitação complementar

O programa mínimo de capacitação complementar, especificado no item 1.2 deste Apêndice, terá uma carga horária mínima de 13 (treze) horas efetivas e compreenderá os seguintes assuntos:

##### 5.1 – Programa

- a) Direção defensiva
  - Reforço de conceitos; e
  - Estudo de casos
- b) Prevenção de incêndio

c) Transporte e manipulação de produtos perigosos

- Reforço de conceito;
- Comportamento em caso de emergência; e
- Estudo de casos

d) Atualização da legislação.

5.2 - O condutor que desejar renovar seu certificado de capacitação será avaliado por meio de prova escrita, contendo 20 (vinte) perguntas de múltipla escolha, no mínimo.

5.3 - Terá o certificado de capacitação renovado o condutor que obtiver um rendimento mínimo de 70% (setenta por cento) no curso, conforme critérios estabelecidos pela autoridade competente de cada Estado Parte.

5.4 - Poderá ser isento, se assim disposto pela Autoridade Competente do Estado Parte, de participar do curso de capacitação complementar, o condutor que, submetido a prova prevista no item 5.2, obtenha o rendimento mínimo indicado. Caso não atinja o rendimento mínimo exigido, deverá assistir ao curso.

6. Da capacitação dos tripulantes não condutores.

6.1 Os acompanhantes dos condutores de veículos de transporte rodoviário de produtos perigosos devem possuir um certificado de capacitação expedido de acordo com o disposto em normativa interna de cada Estado Parte atestando que recebeu formação sobre as exigências especiais necessárias para o desempenho específico de sua atividade, obtendo uma avaliação favorável de sua capacitação, e que foi considerado apto para a realização da mesma.

A capacitação a que se refere o parágrafo anterior compreenderá os seguintes assuntos:

- As características de periculosidade do produto a transportar.
- Identificação de produtos perigosos, símbolos de manuseio e sinalização dos veículos.
- Os métodos e procedimentos para evitar acidentes, como o emprego adequado dos equipamentos para manipulação dos volumes e os métodos adequados de estiva dos produtos perigosos.
- Os equipamentos de proteção individual exigidos durante as operações de transporte.
- Comportamento em caso de emergência: medidas de proteção, de alerta e de socorro a serem realizadas pelo acompanhante: utilização dos meios para a prevenção de incêndios.
- Carregamento e descarregamento de produtos perigosos (MERCOSUL, 2019a, p. I.32-I.34).

Cumprir mencionar, ainda, o item 6.3 do anexo II da Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2005, que detalha a estrutura curricular básica, a abordagem didático-pedagógica e as disposições gerais do curso para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos no Brasil (CONTRAN, 2004). A referida norma, alterada pela Resolução

Contran nº 778/2019 (CONTRAN, 2019), devido a sua completude e seu detalhamento, pode ser usada como referência para a harmonização do tema.

### **2.3.3 Impacto**

Apenas a Bolívia, a Guiana e o Suriname não apresentam exigência de capacitação na legislação, assim, sugere-se a inclusão das exigências nos acordos bilaterais mantidos com os dois primeiros países e em um eventual acordo de transporte com o Suriname.

Para as divergências de conteúdo e de carga horária dos cursos de capacitação, recomenda-se a incorporação de regulação do tema através de protocolo adicional ao ATIT.

## **2.4 DOCUMENTAÇÃO EXIGIDA NO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS**

### **2.4.1 Situação atual**

A Tabela 4 apresenta a relação de documentos prevista como de porte obrigatório ao transporte de produtos perigosos para cada país/organização em estudo. Convém ressaltar que as nomenclaturas dos documentos utilizados por cada país diferem.

DOCUMENTO	MERCOSUL	UE	BRASIL	ARGENTINA	BOLÍVIA	CHILE	COLÔMBIA	EQUADOR	GUJANA	GUJANA FRANCESA	PARAGUAI	PERU	SURINAME	URUGUAI	VENEZUELA
Documento para o transporte terrestre de produtos perigosos, emitido pelo expedidor	X	X	X	X		X		X		X	X	X		X	X
Documento de registro nacional para o transporte de mercadorias perigosas							X								
Instruções escritas, para o caso de qualquer acidente	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X
No caso de transporte rodoviário de produtos a granel, os originais dos <i>Certificados de Capacitação do Veículo e dos Equipamentos</i> (CIPPs)	X	X	X	X						X	X			X	
Documento que comprove que o veículo atende às disposições gerais de segurança de trânsito, o <i>Certificado de Inspeção Veicular</i> (CIV)	X	X	X	X			X	X		X	X	X		X	
Original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos	X	X	X	X			X	X		X	X	X		X	
Identificação, incluindo fotografia, de cada membro da tripulação		X								X					
<i>Certificado de habilitação para o transporte de produtos perigosos</i>					X		X								
Licença de importação de produtos químicos tóxicos									X						

**Tabela 4 – Documentos de porte obrigatório para o transporte de produtos perigosos**

Fonte: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020a, 2020b, 2020c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

## 2.4.2 Proposta de harmonização

Para harmonização do tema, propõe-se adotar como base o *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* (MERCOSUL, 2019a) vigente no Mercosul. Especificamente para a padronização dos documentos de porte obrigatório ao transporte de produtos perigosos, cita-se a lista contida no art. 29, capítulo II, subseção VI (da documentação) do anexo I:

- I. Originais do Certificado de Inspeção Técnica Veicular e do Certificado de habilitação Específico, no caso de veículos e equipamentos de transporte a granel;
- II. Documento com as informações sobre os produtos perigosos transportados e a Declaração do Expedidor. Esta última deve indicar que os produtos estão devidamente acondicionados e estivados, de modo a suportar os riscos das etapas de tal operação de transporte, e que atendem todas as disposições estabelecidas no Acordo;
- III. Ficha de emergência, emitida pelo Expedidor;
- IV. Autorização (ou licença) emitida pela Autoridade Competente para expedições de produtos perigosos;
- V. Original do documento que comprove o treinamento específico atualizado para o condutor de veículo empregado no transporte rodoviário de produtos perigosos. (MERCOSUL, 2019a, p. I.6).

Além disso, vale ressaltar que as documentações devem estar nos termos estabelecidos pelo anexo II do acordo e que o *Certificado de Inspeção Técnica Veicular* é obrigatório para os veículos destinados para o transporte tanto de carga embalada quanto ao granel. Nesse sentido, a parte 5 do anexo II do acordo (MERCOSUL, 2019a), mais especificamente o capítulo 5.4, apresenta informações complementares e detalhes referentes aos itens necessários ao documento de transporte e às instruções escritas (também conhecidas como fichas de emergência). No referente a esse documento, possuem relevância também as reuniões do SGT-5 posteriores à LIII Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte do Mercosul” (do espanhol – *LIII Reunión Ordinaria del SGT nº 5 “Transporte del Mercosur”*, tradução nossa), de 30 e 31 de maio de 2018, onde foi acordada a inserção de quatro temas na agenda de futuras reuniões, entre eles o estabelecimento de requisitos para a elaboração de fichas de emergência, com o objetivo de promover sua harmonização no âmbito do Mercosul (MERCOSUR, 2018). Assim, após essa reunião, foram debatidos os modelos que esse documento poderia seguir, sendo apresentadas propostas que receberam observações dos países do bloco. Dessa forma, na Reunião Técnica Preparatória da LV Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte” (do espanhol – *LV Reunión Técnica Preparatoria de la LV Reunión Ordinaria del SGT nº 5 “Transporte”*, tradução nossa), em 28 e 29 de maio de 2019, foi aprovada, através do anexo VII, a *Ficha de Intervenção em caso de Emergência para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas no Mercosul* (do espanhol – *Ficha de Intervención en caso de Emergencia para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el Mercosur*, tradução nossa) (MERCOSUR, 2019). Já na Reunião da Comissão sobre Transporte de Produtos Perigosos (CPP), por sua vez, em 18 e 19 de setembro de 2019, a delegação argentina apresentou uma nova versão da *Ficha de Emergência*, levando em consideração os apontamentos realizados nas reuniões anteriores e tendo como base a Norma Brasileira (NBR) 7503 (MERCOSUL, 2019b). Por fim, na Reunião Técnica

Preparatória da LVII Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte” (do espanhol – *LVII Reunión Técnica Preparatoria de la LV Reunión Ordinaria del SGT nº 5 “Transporte”*, tradução nossa), a mesma delegação apresentou um modelo de tal documento (anexo IV da reunião), que, uma vez analisado e aprovado em suas duas versões (português e espanhol), será acompanhado de um projeto de resolução, com o objetivo de ser aprovado na próxima reunião ordinária. Nessa mesma reunião, a delegação brasileira também apresentou para análise do grupo um modelo de ficha elaborado pela Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), de forma que a delegação do Uruguai se comprometeu a analisar ambas as propostas de acordo com o formulado na LV Reunião do SGT nº 5. O tema continua em agenda (MERCOSUR, 2020).

Sendo assim, especificamente em relação às instruções escritas, o acordo (MERCOSUL, 2019a) somente especifica as informações que deverão ser contempladas, de forma que em reuniões recentes do SGT nº 5 buscou-se criar um modelo para tal documento, a fim de promover a sua harmonização, sendo ele baseado na NBR 7503, que trata do transporte terrestre de produtos perigosos, detalhando a *Ficha de Emergência* e o envelope, com suas características, dimensões e forma de preenchimento (ABNT, 2005).

### 2.4.3 Impacto

Os documentos exigidos são reflexos do que exige a regulamentação. Assim, conforme o fluxograma da Figura 3, propõem-se duas opções para a harmonização do tema “Produtos perigosos”: (i) a incorporação, na íntegra, do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* antes referido; ou (ii) a elaboração de acordos bilaterais específicos.



Figura 3 – Opções de harmonização do tema “Documentação exigida no transporte de produtos perigosos”  
Elaboração: LabTrans/UFSC (2020)

Considerando a adoção integral do *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte de Produtos Perigosos* como harmonização, propõe-se um protocolo adicional ao ATIT quanto ao transporte de produtos perigosos, contemplando tanto os temas de base regulamentar, classificação e qualificação do pessoal envolvido quanto os requisitos dos veículos, a documentação exigida e as infrações e sanções respectivas que, alternativamente, poderão ser incorporadas ao *Segundo Protocolo de Infrações e Sanções*.



Outra possibilidade de harmonização consiste na elaboração de acordos bilaterais específicos. Esses acordos devem levar em consideração as especificidades do transporte internacional de cada país, como as classes de produtos perigosos transportados bilateralmente.



### 3 Considerações finais

Neste volume foram apresentadas as propostas de harmonização do tema “Produtos perigosos” e seus subtemas, selecionados conforme metodologia detalhada no volume 1. Cada subtema foi segmentado e apresentado nos tópicos: “Situação atual”, “Proposta de harmonização” e “Impacto”.

Para os quatro subtemas tratados neste volume, a proposta de harmonização foi baseada no *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* (MERCOSUL, 2019a), em que a proposta relativa aos requisitos dos veículos, mais especificamente sobre a padronização da inspeção de transporte de produtos perigosos, também recomendou como paradigma a utilização da Resolução ANTT nº 5.848/2019 (ANTT, 2019b). Além disso, no que concerne ao curso para condutores de veículos que transportam mercadorias perigosas, foi indicado como referência o item 6.3 do anexo II da Resolução Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004 (CONTRAN, 2004), tendo em vista sua completude e detalhamento. Já no que se refere à harmonização da documentação, a NBR 7503 (ABNT, 2005) também serviu de base para o caso de instruções escritas. Por fim, foi ressaltada a necessidade de acompanhar as atualizações do *Livro Laranja* da ONU quanto à classificação e base regulamentar para o transporte de produtos perigosos.

Ademais, o Mercosul tem realizado esforços no sentido de promover a harmonização das normativas e das documentações exigidas no transporte de produtos perigosos entre os Países-Membros, tendo criado uma CPP para discutir tais questões. Cabe citar a LIII Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte do Mercosul”, em maio de 2018, que estabeleceu que as próximas reuniões do grupo deveriam incluir na agenda a padronização da *Ficha de Emergência*; a Reunião Técnica Preparatória da LV Reunião Ordinária do SGT nº 5 “Transporte” (maio de 2019), que aprovou uma *Ficha de Intervenção em caso de Emergência para o Transporte Rodoviário de Mercadorias Perigosas no Mercosul*; e a Reunião da CPP, em setembro de 2019, em que foi apresentada uma nova versão de tal documento. Ademais, as reuniões do SGT nº 5 também costumam tratar de questões relativas ao *Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação de Transporte de Produtos Perigosos* e suas possíveis alterações.

Além do já mencionado volume 1, que aborda a metodologia utilizada na presente fase do projeto, foram desenvolvidas as propostas de harmonização para os outros temas selecionados, que estão apresentadas separadamente nos volumes que seguem:

- » *Volume 2 – Autorizações, documentos de transporte e serviços*
- » *Volume 3 – Seguros e normas técnicas.*



## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Ata da Reunião. *In*: REUNIÃO BILATERAL BRASIL ARGENTINA DOS ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO ATIT, 2019, Foz do Iguaçu. **Atas** [...]. Foz do Iguaçu: ANTT, mar. 2019a. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54728/Reuniao\\_Bilateral\\_Brasil\\_e\\_Argentina\\_dos\\_Organismos\\_Competentes\\_de\\_Aplicacao\\_do\\_ATIT.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54728/Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Argentina_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html). Acesso em: 22 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 1 – Uruguai. [Brasília, DF]: ANTT, 2017a. 303 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 2 – Chile e Peru. [Brasília, DF]: ANTT, 2017b. 387 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 3 – Bolívia e Paraguai. [Brasília, DF]: ANTT, 2017c. 351 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 4 – Argentina e Venezuela. [Brasília, DF]: ANTT, 2017d. 339 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil**: Relatório Parcial Comparativo 5 – Guiana e Guiana Francesa. [Brasília, DF]: ANTT, 2018. 285 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 1 – Suriname**. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasília, DF]: ANTT, mar. 2020a. 248 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 2 – Colômbia**. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasília, DF]: ANTT, abr. 2020b. 328 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 3 – Equador**. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasília, DF]: ANTT, maio 2020c. 381 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.848, de 25 de junho de 2019. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 26 jun. 2019b. Disponível em:

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=86&data=26/06/2019>. Acesso em: 14 abr. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 7503**: ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos: características, dimensões e preenchimento. Rio de Janeiro: ABNT, 2005.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=06/06/2001>. Acesso em: 14 abr. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República de Colombia. Decreto 1609 de 2002. Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 6 ago. 2002. Disponível em: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1318642>. Acesso em: 17 fev. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 22 dez. 2004. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=73&data=22/12/2004>. Acesso em: 14 abr. 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 778, de 13 de junho de 2019. Altera as Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, e nº 358, de 13 de agosto de 2010, para dispor sobre aula prática noturna, carga horária para obtenção da ACC e tornar facultativo o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 17 jun. 2019. Disponível em: <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=17/06/2019&jornal=515&pagina=25&totalArquivos=92>. Acesso em: 14 abr. 2020.

INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN (INEN). Norma Técnica Ecuatoriana. **NTE INEN 2266:2013**. Transporte, almacenamiento y manejo de materiales peligrosos. Requisitos. Segunda Revisión. Quito, DM: INEN, 29 ene. 2013. Disponível em: <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/05/NTE-INEN-2266-Transporte-almacenamiento-y-manejo-de-materiales-peligrosos.pdf>. Acesso em 17 mar. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA (INMETRO). **Portaria nº 91, de 31 de março de 2009**. Rio de Janeiro: Inmetro, 31 mar. 2009. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001434.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA (INMETRO). **Portaria nº 457, de 22 de dezembro de 2008**. Rio de Janeiro: Inmetro, 22 dez. 2008. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001409.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). **MERCOSUL/CMC/DEC. Nº 15/19**: Acordo para a facilitação do transporte de mercadorias perigosas no Mercosul. Bento Gonçalves: Mercosul, 4 dez. 2019a. Disponível em: [https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/75401\\_DEC\\_015-2019\\_PT\\_Acordo%20Transporte%20Produtos%20Perigosos.pdf](https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/75401_DEC_015-2019_PT_Acordo%20Transporte%20Produtos%20Perigosos.pdf). Acesso em: 28 abr. 2020.

MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL). Mercosul/CPP/ATA 02/19. *In*: REUNIÃO DA COMISSÃO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE DE PRODUTOS PERIGOSOS (CPP), 2019, Porto Alegre. **Actas** [...]. Buenos Aires: Mercosul, set. 2019b. 5 p. [.pdf].

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). Mercosur/SGT nº 5/ACTA nº 01/19. *In*: REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2019, Buenos Aires. **Actas** [...]. Buenos Aires: Mercosur, 2019. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/html/objects/\\_downloadblob.php?cod\\_blob=24471](http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=24471). Acesso em: 28 abr. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). Mercosur/SGT nº5/ACTA nº 01/20. *In*: REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE”, 2020, Montevidéo. **Actas** [...]. Montevidéo: Mercosur, 27 e 28 sept. 2020. Disponível em: [https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018\\_STG5%20ACTA%20MERCOSUR-.pdf](https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018_STG5%20ACTA%20MERCOSUR-.pdf). Acesso em: 18 jun. 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). Mercosur/SGT nº 5/ACTA nº 02/18. *In*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 “TRANSPORTE DEL MERCOSUR”, 53., 2018, Asunción. **Actas** [...]. Asunción: Mercosur, 2018. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/53732/LIII\\_Reuniao\\_Ordinaria\\_do\\_SGT\\_N\\_5\\_\\_Transporte\\_do\\_Mercosul\\_\\_.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/53732/LIII_Reuniao_Ordinaria_do_SGT_N_5__Transporte_do_Mercosul__.html). Acesso em: 28 abr. 2020.



---

## ATUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO DE HARMONIZAÇÃO

---

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS COMPLEMENTARES DAS NORMATIVAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS E DE PASSAGEIROS DOS PAÍSES DA AMÉRICA DO SUL, VISANDO À HARMONIZAÇÃO LEGISLATIVA NO ÂMBITO DO ATIT E DA CAN